Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7296**

17. Wahlperiode 12. 10. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/7080 –

Umsetzung des Koalitionsvertrags – Halbzeitbilanz der Bundesregierung im Bereich Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Arbeitsergebnis der Bundesregierung und des zuständigen Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, ist zur Halbzeit der Legislaturperiode ernüchternd. Zentrale Projekte des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und FDP sind zur Hälfte der Legislaturperiode nicht umgesetzt und liegen brach. In den meisten Fällen beinhaltet er ohnehin nur Prüfaufträge.

Die schwarz-gelbe Koalition hat in ihrem Koalitionsvertrag eine weitreichende Reform der Infrastrukturfinanzierung angekündigt. Das Agieren des zuständigen Bundesministers zeigt, dass er durchsetzungsschwach ist.

Das Verstecken hinter gestanzten Sprachregelungen in der Debatte um die Pkw-Maut (steht nicht auf der Tagesordnung der Bundesregierung, es gibt aber keine Denkverbote) macht die Ratlosigkeit offensichtlich.

Fragen einer neuen Mobilitätspolitik für Deutschland werden nicht gestellt. Auch hier herrscht Stillstand.

Bei der Entwicklung der Städte und Gemeinden betätigt sich Bundesminister Dr. Peter Ramsauer als Abbruchminister. Die Städtebauförderung wurde zusammengestrichen. Die Förderung der Gebäudesanierung wurde erst auf null gefahren, um sie jetzt wieder neu zu beginnen, aber stark reduziert.

Der Bereich des ehemaligen Bundesbauministeriums ist politisch verwaist, den Bundesminister interessieren die Interessen der Mieterinnen und Mieter wie auch der Städte und Gemeinden nicht.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 7. Oktober 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche gesetzlichen Spielräume hat die Bundesregierung bei der Umsetzung der Bedarfspläne (Straße und Schiene) in den Ausbaugesetzen bisher genutzt (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP – KoaV –, S. 35)?

Im Bereich der Bundesfernstraßen wird das gesetzliche Instrument des § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) genutzt. Gemäß den Festlegungen des § 6 können die jährlichen Straßenbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen, soweit dies wegen eines unvorhergesehenen Verkehrsbedarfs, insbesondere aufgrund einer Änderung der Verkehrsstruktur, erforderlich ist.

Die Anwendung des § 6 FStrAbG ist sehr restriktiv und nur nach differenzierter Prüfung zu handhaben. Die für die Planung der Bundesfernstraßenprojekte verantwortlichen Länder haben an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) einen entsprechenden prüffähigen Antrag zu stellen, der die Unvorhersehbarkeit der Verkehrsentwicklung gegenüber dem Entscheidungszeitpunkt der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans bzw. des Bedarfsplans darzustellen hat, um eine fundierte Entscheidung treffen zu können.

In Analogie zum FStrAbG besitzt auch das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) ein entsprechendes Instrument, um unvorhersehbaren Bedarf decken zu können (§ 6 BSchwAG). In den zurückliegenden Jahren bestand bei der Schiene jedoch keine Veranlassung, von diesem Instrument Gebrauch zu machen.

2. Welche neuen Bedarfskriterien überprüft die Bundesregierung bei der derzeit laufenden Vorbereitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (vgl. KoaV, S. 35)?

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP enthält den Auftrag, Kriterien zu entwickeln, nach denen eine Priorisierung von Investitionsprojekten vorgenommen werden kann. Diese Kriterien werden Bestandteil der neuen Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung sein, deren Entwicklung ebenfalls im Koalitionsvertrag vorgesehen ist. Die Arbeiten hierzu laufen; die neue Grundkonzeption wird wie vorgesehen in dieser Legislaturperiode vorgelegt.

3. Welche neuen Verkehrswachstumsprognosen hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Neukonzipierung des Bundesverkehrswegeplans zu welchen Zeitpunkt ausgeschrieben, und warum ist die Vergabe der Prognosen an externe Institutionen bisher noch nicht erfolgt?

4. Warum will die Bundesregierung den Prognosehorizont lediglich um fünf Jahre auf 2030 gegenüber vorliegenden Verkehrsprognosen verlängern (vgl. KoaV, S. 35)?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die neue Verkehrsverflechtungsprognose für das Zieljahr 2030 hat die Bundesregierung Ende April 2011 an ein Bieterkonsortium vergeben. Der bisherige 20-Jahres-Zeitraum für die Verkehrsprognose wird nach übereinstimmender Meinung von Fachgutachtern für angemessen gehalten. Über diesen Zeitrahmen hinausgehende Prognosehorizonte werden aufgrund der nochmals stark anwachsenden Unsicherheiten nicht als sinnvoll erachtet.

5. Warum hat die Bundesregierung bisher noch keine neue Konzeption für ein Wasserstraßenausbaugesetz vorgelegt (vgl. KoaV, S. 35)?

Der Koalitionsvertrag enthält den Auftrag, eine neue Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung zu entwickeln, mit der auch ein Wasserstraßenausbaugesetz vorbereitet wird. Die neue Grundkonzeption wird derzeit erarbeitet und in dieser Legislaturperiode vorgelegt. Sie dient der Vorbereitung für einen neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Es wird angestrebt, den neuen BVWP im Jahr 2015 vorzulegen.

6. Zu welchem Urteil ist die Bundesregierung bei der Prüfung, ob Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementsysteme in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden können, gekommen, und auf welche Art und Weise könnte eine Aufnahme erfolgen (vgl. KoaV, S. 35)?

Die Prüfung, ob Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementsysteme in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden können, ist noch nicht abgeschlossen.

7. Warum hat die Bundesregierung in den Bundeshaushalten 2010 und 2011 sowie im Entwurf für das Jahr 2012 keine Direktzuweisung der Lkw-Maut an die VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) vorgenommen?

   Wann will die Bundesregierung eine Direktzuweisung bis 2013 umsetzen (vgl. KoaV, S. 35)?

Eine mögliche direkte Zuweisung der Einnahmen aus der Lkw-Maut an die VIFG wird noch geprüft. Feste Zeitvorgaben gibt es nicht.

8. Warum hat die Bundesregierung nach zwei Jahren noch nicht die rechtlichen Voraussetzungen für eine begrenzte Kreditfähigkeit der VIFG geschaffen (vgl. KoaV, S. 35)?

9. Welches Modell der begrenzten Kreditfähigkeit der VIFG unterstützt die Bundesregierung?

10. Welche Modelle zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung wurden bei dem Gespräch des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer mit den Geschäftsführern der VIFG am 22. Juni 2011 besprochen?

Die Fragen 8, 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Insgesamt ist die Prüfung dieses sehr komplexen Sachverhalts, die nicht nur unter verkehrspolitischen, sondern auch unter haushalts- und finanzpolitischen Gesichtspunkten sowie unter Wirtschaftlichkeitsaspekten zu erfolgen hat, noch nicht abgeschlossen.

11. Warum belastet die Bundesregierung durch den sogenannten Finanzierungskreislauf Straße den Verkehrsträger Straße allein mit dem Einnahmerisiko der Lkw-Maut, und wie will die Bundesregierung die jährlichen Einnahmeschwankungen bei der Lkw-Maut ausgleichen?

Mit der 100-prozentigen Zuweisung der verfügbaren Mauteinnahmen zur Straße wurde der Finanzierungskreislauf Straße eingerichtet. Dies führt zu mehr Transparenz bei der Verwendung der Mauteinnahmen. Zum Ausgleich von Mautschwankungen existiert haushaltswirtschaftlich zunächst das bewährte Instrument der so genannten n+2-Regelung, nach der etwaige Mautmindereinnahmen erst im jeweils übernächsten Jahr kompensiert werden müssen.

Die Aufteilung der verfügbaren (mautfinanzierten und konventionell finanzierten) Investitionsmittel auf die einzelnen Verkehrsträger erfolgt im Übrigen – unter Berücksichtigung der Einnahmeentwicklung bei der Lkw-Maut – mit der jährlichen Haushalts- und Finanzplanung.

12. Wird die Bundesregierung an dem Bestand der VIFG auch ohne Einführung einer begrenzten Kreditfähigkeit festhalten, und welche zusätzlichen Aufgaben wird die VIFG bis 2013 übernehmen?

Ja. Die VIFG nimmt – neben der Verteilung der Maut – auch Aufgaben im Zusammenhang mit der Umsetzung von privatwirtschaftlichen Projekten im Verkehr, insbesondere im Bereich Bundesfernstraßen, wahr und entwickelt die Beschaffungsvariante Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) konzeptionell und systematisch weiter. Eine Aufgabenänderung ist nicht vorgesehen.

13. Wann wird die Bundesregierung den verkehrsträgerbezogenen Finanzierungskreislauf Schiene (unter Einbezug der Abschaffung der internen Gewinnabführungsverträge der Deutschen Bahn AG – DB AG) und Wasserstraße bis 2013 mit welcher Begründung einführen (vgl. KoaV, S. 35)?

Im Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2012 ist der Beginn eines Finanzierungskreislauf Schiene vorgesehen.

Bis zum Jahr 2013 ist die Einführung eines Finanzierungskreislaufs Wasserstraße nicht realistisch.

14. Warum hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Überprüfung der Bedarfspläne in den Ausbaugesetzen (Straße und Schiene) nicht den Auftrag des Koalitionsvertrags umgesetzt und eine Priorisierung von Investitionsprojekten wie die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit, die Beseitigung bzw. Ertüchtigung von Engpässen, Knoten, Hauptachsen, Hinterlandanbindungen für Häfen und Flugdrehkreuzen sowie EU-Osterweiterung vorgenommen (vgl. KoaV, S. 35)?

Wie vom Gesetzgeber vorgesehen und im Koalitionsvertrag angekündigt, hat das BMVBS die Bedarfspläne für die Schienenwege des Bundes und für die Bundesfernstraßen 2010 auf Basis der Verkehrsprognose für 2025 überprüft. Ziel der Bedarfsplanüberprüfung ist die Feststellung des Anpassungsbedarfs der Bedarfspläne an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung, nicht die Priorisierung von Bedarfsplanmaßnahmen.

Hinsichtlich des Auftrags aus dem Koalitionsvertrag, Kriterien zu entwickeln, nach denen eine Priorisierung von Investitionsprojekten vorgenommen werden kann, siehe Antwort zu Frage 2.

15. Wird die Bundesregierung in Zukunft zunächst Verkehrsprojekte mit dem im Vergleich zu anderen Projekten höchsten gesamtwirtschaftlichen Nutzen prioritär umsetzen, und wenn ja, welche Projekte mit geringem Nutzen-Kosten-Faktor nahe 1 aus den Bedarfsplänen werden weniger prioritär umgesetzt?

Der Grundsatz der Erhaltung des bestehenden Anlagevermögens erfordert es, den Erhalt und die Modernisierung der Bestandsnetze in den Vordergrund zu stellen. Die Wirtschaftlichkeit von Bauabläufen gebietet es weiterhin, begonnene Vorhaben zügig fortzuführen.

Eine Auswahl neu zu beginnender Vorhaben allein nach dem Nutzen-Kosten-Faktor (NKV) ist realitätsfern. Es sind gleichrangig zum NKV netzkonzeptionelle, ökologische, raumordnerische und städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen.

Darüber hinaus ist der Beitrag der Vorhaben

- zur Beseitigung von qualitativen und quantitativen Engpässen,
- zur Entwicklung der Seehafenhinterlandanbindungen und Flughafenanbindungen und
- zum Ausbau internationaler Verbindungen
- und insbesondere die Baureife

zu berücksichtigen.

16. Was sind die Gründe, warum ab dem Jahr 2012 kein einziges Verkehrsprojekt in Deutschland durch den Bund neu begonnen wird?

Gegenwärtig finden die parlamentarischen Beratungen zum Entwurf des Bundeshaushalts 2012 statt, deren Ergebnisse abzuwarten bleiben.

17. Was sind die Gründe für die zeitlichen Verzögerungen bei der Vergabe der ersten beiden Projekte der zweiten Staffel von ÖPP-Projekten (ÖPP = Öffentlich-Private Partnerschaft) bei Bundesautobahnen, die entgegen öffentlicher Ankündigung von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (Zitat: „Demnächst starten wir die nächste Tranche von acht Projekten“, vgl. Süddeutsche Zeitung vom 24. Dezember 2009) erst im Jahr 2011 erfolgt ist, und warum sind erst lediglich zwei von acht angekündigten Projekten an einen Konzessionsnehmer vergeben worden (vgl. KoaV, S. 35)?

Die Vergabeverfahren für die beiden ersten Projekte der sog. 2. Staffel ÖPP im Bundesfernstraßenbau wurden planmäßig Ende Januar bzw. März 2009 auf den Weg gebracht. Bei einer Laufzeit derartiger Vergabeverfahren als Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb von ca. zwei Jahren war eine Vergabe frühestens Ende 2010 bzw. Anfang 2011 zu erwarten und angestrebt.

Die Verfahren wurden mit Erteilung des Zuschlags am 11. April bzw. am 4. August 2011 nach einer Verfahrensdauer von jeweils etwas mehr als zwei Jahren abgeschlossen. Verzögerungen gab es u. a. durch eine verfahrensrechtlich grundsätzlich nicht zu beanstandende Nachprüfung der Vergabeentscheidung durch einen im Wettbewerb nicht erfolgreichen Bieter bzw. durch bautechnische Besonderheiten.

Die Vergabeverfahren für weitere Projekte werden im Einzelfall unter Berücksichtigung der projektspezifischen Besonderheiten vorbereitet und erfordern zum einen die Erwirkung bestandskräftigen bzw. hinreichend sicher absehbaren

Baurechts sowie ein entsprechendes Ergebnis der ebenso projektspezifisch durchzuführenden Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit.

18. Schließt die Bundesregierung negative Ergebnisse bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der noch nicht vergebenen Projekte der zweiten ÖPP-Staffel aus, und wenn ja, warum?

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen werden projektspezifisch im Einzelfall durchgeführt. Den Ergebnissen der Untersuchungen ist nicht vorzugreifen.

19. Welche weiteren Modelle – über das Verfügbarkeitsmodell sowie das A- und F-Modell hinaus – wird die Bundesregierung im Rahmen von ÖPP im Verkehrssektor umsetzen, und was sind die Gründe dafür, dass die Bundesregierung seit 2009 noch keine weiteren Modelle erarbeitet hat?

Im Anschluss an die Pilotphase der A-Modelle, mit der erste belastbare Erfahrungen mit ÖPP im Bereich der Bundesfernstraßen gesammelt wurden, erfolgte eine Strukturierung der ersten beiden Projekte der 2. Staffel u. a. mit weiterentwickelten Vergütungsmechanismen. Ziel war und ist die projektspezifische Anwendung möglichst einfach abzuwickelnder, gleichwohl Anreiz begründender Strukturen und Mechanismen, die u. a. der Sammlung weiterer Erfahrungen dienen soll. So unterscheiden sich das im ersten Projekt der 2. Staffel angewandte Einheitsmautmodell und noch grundlegender das im zweiten Projekt zur Anwendung gelangte Verfügbarkeitsmodell in verschiedener Hinsicht von den Pilotprojekten. Neben dem Ausbau kommen zudem Projekte mit dem Schwerpunkt in der Erhaltung in Betracht. Im Übrigen ist unklar, welche „weiteren Modelle" die Frage im Blick hat.

20. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 den Beschluss von Bundesrat und Deutschem Bundestag (und damit auch die Vorgabe des Koalitionsvertrags), Bundesstraßen mit geringer Fernverkehrsrelevanz zurückzustufen, nicht fristgemäß umgesetzt, und wie sieht der weitere Zeitplan der Bundesregierung unter Einbeziehung welcher konkreten Bundesfernstraßen bis 2013 bei der Abstufung aus (vgl. KoaV, S. 35)?

Gemäß der gemeinsamen Entschließung von Deutschem Bundestag und Bundesrat sollen sich Bund und Länder um eine einvernehmliche Lösung hinsichtlich abzustufender Bundesstraßen, deren Abstufungszeitpunkt und der sonstigen Abstufungsmodalitäten bemühen. Gemäß einem Verfassungsgerichtsurteil aus dem Jahr 2000 müssen die Länder den Abstufungsforderungen des Bundes zustimmen.

Auf Basis eines Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom April 2010 haben sich Bund und Länder über die länder- und streckenspezifischen Einzelheiten zur Abstufung der autobahnparallelen Bundesstraßen grundsätzlich verständigt.

Entsprechend dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 5./6. Oktober 2011 werden die jeweiligen bilateralen Vereinbarungen in naher Zukunft schriftlich fixiert.

21. Welche Vorschläge hat die Bundesregierung seit 2009 zur Beschleunigung des Planungsrechts erarbeitet (vgl. KoaV, S. 36)?

22. Welche gesetzlichen Änderungen hat die Bundesregierung seit 2009 vorgeschlagen, um im Planungsrecht Doppelprüfungen zu vermeiden, und wenn keine, warum nicht (vgl. KoaV, S. 36)?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Neben den beschleunigenden Maßgaben des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes von 2006 und den Änderungen des BNatschG 2009 bieten sich im Bereich der Verkehrsinfrastruktur kaum noch weitere gesetzliche Änderungsmöglichkeiten an.

Daneben sind aber verwaltungsinterne Maßnahmen insbesondere zur Qualitätssteigerung von Unterlagen und zur Beschleunigung der Verwaltungsabläufe von wesentlicher Bedeutung. Es gibt hierzu mehrere Initiativen:

– Beschluss der Verkehrsministerkonferenz zur Untersuchung rechtlicher Beschleunigungspotentiale,
– die Regelungen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes sollen – mit Ausnahme der Regelungen über die Fakultativstellung des Erörterungstermins – in das allgemeine Verwaltungsverfahrensrecht übernommen werden,
– Netzausbaubeschleunigungsgesetz (NABEG),
– Bürokratieabbauprojekt der Bundesregierung zum Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben.

23. Welche gesetzlichen Änderungen hat die Bundesregierung zur Einbeziehung von raumordnerischen Belangen im Fachplanungsrecht seit 2009 vorgeschlagen (vgl. KoaV, S. 36)?

Die Prüfung der Bundesregierung bezüglich des genannten Themenbereichs hat ergeben, dass die geltenden gesetzlichen Voraussetzungen gewährleisten, dass raumordnerische Belange in sachgerechter Weise in das Fachplanungsrecht einbezogen werden. Weitere gesetzliche Änderungen werden aktuell nicht für erforderlich erachtet.

24. Auf welche Art und Weise hat die Bundesregierung sich seit 2009 für eine Harmonisierung des europäischen Umweltrechts eingesetzt, und welche legislativen Akten der Europäischen Union haben zu einer Harmonisierung beigetragen (vgl. KoaV, S. 36)?

Die Bundesregierung setzt sich in den europäischen Rechtsetzungsprozessen auf allen Ebenen für eine Harmonisierung des europäischen Umweltrechts mit den Zielen möglichst wirksamer und zugleich effizienter Regelungen ein. Als Beispiel wird auf die Fortentwicklung der Berechnungsverfahren für Umgebungslärm verwiesen: Die Bundesregierung wirkt intensiv an einer Harmonisierung der bisher unterschiedlichen Lärmberechnungsverfahren mit, die unter Koordination der Europäischen Kommission derzeit in verschiedenen Arbeitsgruppen vorbereitet wird. Das künftige Berechnungsverfahren soll europaweit Kartierungen nach gleichen Lärmberechnungsverfahren ermöglichen. Über die Einführung der Verfahren soll möglichst zeitnah entschieden werden.

25. Auf wie vielen Kilometern Bundesautobahn ist in den Jahren 2005 bis 2009 und im Vergleich in den Jahren 2010 und 2011 durch eine Ausrüstung mit Verkehrssteuerungs- und Verkehrsmanagementsystemen eine bessere Auslastung von hochfrequentierten Autobahnabschnitten erreicht worden?

    Um welche Streckenabschnitte in welchen Bundesländern handelt es sich dabei (vgl. KoaV, S. 36)?

Das BMVBS hat im November 2010 den „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ mit den Ländern endgültig abgestimmt und veröffentlicht. Der Plan enthält insgesamt 140 konkrete Maßnahmen für die weitere Ausrüstung vor allem hochbelasteter Bundesautobahnen mit intelligenten Verkehrsmanagementsystemen, für deren Umsetzung bis zum Jahr 2015 der Bund den Ländern insgesamt 300 Mio. Euro zur Verfügung stellt. Damit werden die Investitionen in diesem Bereich, die im Haushaltsjahr 2010 bei 37 Mio. Euro lagen, in den folgenden Jahren kontinuierlich bis auf 60 Mio. Euro im Jahr 2015 ansteigen. Demgegenüber wurden in den Jahren 2005 bis 2009 durchschnittlich ca. 30 Mio. Euro investiert.

In den Jahren 2010 und 2011 wurden die folgenden größeren Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA) bzw. Anlagen zur temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) mit einer Länge von mehr als zehn Kilometern in Betrieb genommen:

Hessen	SBA	A 45/A 5	Gießener Südkreuz–Wetterau	23 km
Hessen	SBA/TSF	A 5	Darmstädter Kreuz–Seeheim-Jugenheim	10 km
Niedersachsen	SBA	A 2	Lehrte-Ost–Braunschweig-Nord (beide Fahrtrichtungen)	70 km
Niedersachsen	SBA	A 2	Wunstorf-Luthe–Landesgrenze NW (beide Fahrtrichtungen)	43 km

Um umfassende Zahlen insbesondere für die Jahre 2005 bis 2009 zuverlässig ermitteln zu können, bedarf es einer umfangreichen Befragung der für Planung, Bau und Betrieb zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder, die in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht leistbar war.

26. Welches finanzielle Volumen hatte das Sanierungsprogramm des Bundes zur Gewährleistung der Sicherheit von Brückenbauwerken, das laut Koalitionsvertrag fortgeführt werden soll, in den Jahren 2010 und 2011 sowie im Vergleich in den Jahren 2005 bis 2009 (vgl. KoaV, S. 36)?

Der Bund hat seit 2009 die Erhaltungsinvestitionen deutlich erhöht und strebt in den kommenden Jahren eine weitere Erhöhung und Verstetigung der Haushaltslinie für den Erhaltungsbereich an. Für die Erhaltung und die Ertüchtigung der Brücken wird dabei ein kontinuierlich steigender Anteil berücksichtigt.

27. Wann wird die Bundesregierung über die Höhe der Finanzausstattung für die ehemalige Gemeindeverkehrsfinanzierung bis 2019 entscheiden, und wie wird sich das im Bundeshaushalt niederschlagen?

    Wird die Bundesregierung die Finanzausstattung auf dem bisherigen Niveau fortführen oder erhöhen, und wenn nein, warum nicht (vgl. KoaV, S. 36)?

Die Höhe der Ausgleichszahlungen, die die Länder für den Wegfall der Beträge aus den sog. Landesprogrammen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) aus dem Haushalt des Bundes erhalten, ist im Grundgesetz und im

Entflechtungsgesetz (EntflechtG) nur bis zum 31. Dezember 2013 festgelegt. Die Sicherung der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs und des kommunalen Straßenbaus ist eine wichtige Zukunftsaufgabe. Um den Ländern, Gemeinden und Verkehrsunternehmen die erforderliche Planungssicherheit zu geben, muss zwischen Bund und Ländern rechtzeitig Einvernehmen darüber erzielt werden, in welcher Höhe die Finanzierungsmittel für den Zeitraum 2014 bis 2019 zur Aufgabenerfüllung der Länder noch angemessen und erforderlich sind. Die Koalitionsvereinbarung sieht aus diesem Grund vor, über die Höhe der Finanzausstattung bereits in der Mitte dieser Legislaturperiode zu entscheiden. Die Verhandlungen zwischen Bund und Ländern wurden im Mai 2011 aufgenommen.

28. Welche konkreten Streckenvorschläge hat die Bundesregierung im Konsultationsverfahren der Europäischen Kommission zur Revision der europäischen TEN-T Richtlinie übermittelt (vgl. KoaV, S. 36)?

Gegenstand des Konsultationsverfahrens war nicht die Benennung von Strecken, sondern die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz KOM(2010) 212“ endgültig.

29. Hat die Bundesregierung gemäß dem Koalitionsvertrag auf europäischer Ebene erreicht, dass das neue Konzept zur Anlastung externer Kosten (Novellierung der Wegekostenrichtlinie – Eurovignetten-Richtlinie), alle Verkehrsträger mit einbezieht, und wenn nicht, warum nicht (vgl. KoaV, S. 36)?

Die Wegekostenrichtlinie ist allein auf den gewerblichen Straßengüterverkehr ausgerichtet. Jedoch wurde die Europäische Kommission verpflichtet, einen Bericht für alle Verkehrsträger vorzulegen, welche Maßnahmen es bereits gibt oder welche Maßnahmen geplant sind, um externe Kosten zu internalisieren oder zu reduzieren. Der Bericht soll ebenfalls einen Zeitplan für noch zu ergreifende Maßnahmen enthalten.

30. Warum hat die Bundesregierung nicht im Sinne der Vorgaben des Koalitionsvertrags, der eine Einbeziehung von Staukosten in die europäischen Vorgaben zur Berechnung der externen Kosten ablehnt, die Regelung, dass auf stauanfälligen Streckenabschnitten die Möglichkeit geschaffen wird, die Infrastrukturmaut örtlich und zeitlich zu differenzieren, verhindert (vgl. KoaV, S. 36)?

Der Ursprungsvorschlag der Europäischen Kommission zur Revision der Eurovignetten-Richtlinie sah die explizite Anlastung von Staukosten als zusätzliche Kostenkomponente vor. Diesem Vorhaben hat die Bundesregierung erfolgreich im Sinne des Koalitionsvertrags widersprochen. Die Möglichkeit, Mautsätze örtlich und zeitlich zu differenzieren, ist dagegen ein bereits bestehendes, freiwilliges Instrument der Richtlinie, das lediglich erweitert wurde. Die maximal zulässige Spreizung wurde erhöht und im Gegenzug eine zeitliche Begrenzung für die Hochpreiszeiten eingeführt. Insgesamt muss die Spreizung zudem aufkommensneutral ausgestaltet sein. Es dürfen hierdurch also keine Mehreinnahmen generiert werden.

31. Welche konkreten legislativen Änderungen hat die Bundesregierung auf der europäischen Ebene seit 2009 erreicht, durch die für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe Wettbewerbsverzerrungen auf europäischer Ebene abgebaut wurden (vgl. KoaV, S. 36 und 37)?

Artikel 8 und 9 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sind am 14. Mai 2010 in Kraft getreten und enthalten neue Bestimmungen zur Kabotage. Die Regelungen gelten seit diesem Zeitpunkt in allen EU-Mitgliedstaaten unmittelbar. Bis zum Inkrafttreten der Regelungen war der Begriff der Kabotage nicht klar definiert, die EU-Mitgliedstaaten hatten jeweils unterschiedliche Kabotageregelungen erlassen.

Die übrigen Bestimmungen der Verordnungen (EG) Nr. 1071 und 1072/2009 gelten ab dem 4. Dezember 2011 und regeln ab diesem Zeitpunkt für alle EU-Mitgliedstaaten unmittelbar und einheitlich die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs.

32. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass die Einführung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen gegen das Belastungsmoratorium des Koalitionsvertrags verstößt (vgl. KoaV, S. 37)?

Die Ausdehnung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen stellt eine Netzausweitung und keine Mauterhöhung dar.

33. Warum hat die Bundesregierung die zum 1. Januar 2011 geplante Erhöhung der Lkw-Mautsätze der Mautkategorie C (Abgasnorm Euro 3) zurückgenommen, und wie lässt sich diese Entscheidung mit dem ständigen – und durchaus berechtigten – Klagen und Mahnen des Bundesverkehrsministers über eine erhebliche Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur vereinbaren, und in welcher Höhe sind dem Bund durch diese Entscheidung Einnahmen entgangen?

Der Koalitionsvertrag schließt eine Erhöhung der Lkw-Maut in dieser Legislaturperiode aus.

Durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung wurden die seit dem 1. Januar 2009 geltenden Mautsätze beibehalten. In der entsprechenden Verordnungsbegründung (Bundestagsdrucksache 17/2891 vom 9. September 2010) wurden für 2011 Mindereinnahmen in Höhe von 83 Mio. Euro prognostiziert.

34. Warum hat die Bundesregierung nicht seit 2009 den im Koalitionsvertrag angekündigten Feldversuch von Gigalinern in Deutschland umgesetzt (vgl. KoaV, S. 37)?

Ein Feldversuch mit Gigalinern ist im Koalitionsvertrag nicht vorgesehen und ist von der Bundesregierung auch nicht geplant. Die Bundesregierung wird einen Feldversuch mit Lang-Lkw durchführen. Die dazu erforderliche Ausnahme-Verordnung wird derzeit finalisiert.

35. Wie will die Bundesregierung geeignete Relationen für Gigaliner testen, wenn die wichtigsten Hafenhinterlandanbindungen und Güterverkehrsrouten durch Bundesländer führen, deren Landesregierungen eine Beteiligung an dem sogenannten Feldversuch ablehnen?

Die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die Bundesländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein nehmen am Feldversuch mit Lang-Lkw teil und haben Relationen gemeldet, die ein Befahren von Hafenanlagen zulassen. Insgesamt wurden diverse Nord-Süd- und West-Ost-Verbindungen durch die teilnehmenden Bundesländer gemeldet, von denen die Bundesregierung aussagekräftige Erkenntnisse erwartet.

36. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 über 23 Monate gebraucht, um einen Gesetzentwurf für eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu beschließen, und entspricht der lange Zeitraum der zeitlichen Vorgabe des Koalitionsvertrags von „unverzüglich" (vgl. KoaV, S. 37)?

Im Hinblick auf stark divergierende Interessen der Akteure (insbesondere Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) und die Komplexität des Vorhabens hat die Bundesregierung intensive Vorabstimmungen mit Ländern und anschließend mit den Verbänden durchgeführt. Das förmliche Verfahren wurde im Januar 2011 eingeleitet und führte am 3. August 2011 zu dem von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften (Bundesratsdrucksache 462/11).

37. Wie hat die Bundesregierung seit 2009 eine transparente Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder erreicht, und wenn nicht, warum (vgl. KoaV, S. 37)?

Der Bund hat mit den Ländern die gemäß § 6 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes zu vereinbarenden Kriterien, auf deren Grundlage die Länder dem Bund jährlich die Verwendung der Regionalisierungsmittel transparent darstellen, erarbeitet.

38. Welche neuen Betreibermodelle für regionale Schienenprojekte erprobt die Bundesregierung seit 2009 (vgl. KoaV, S. 37)?

Der Bund prüft derzeit auf der Grundlage eines Rechtsgutachtens, unter welchen Bedingungen regionale Betreibermodelle zur Erprobung und Anwendung kommen können.

39. Warum wird die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode keine ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten der DB AG schrittweise einleiten (vgl. KoaV, S. 37)?

Die Voraussetzungen für eine ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten der Deutschen Bahn AG sind derzeit noch nicht gegeben. Die Prüfung hierzu wird weitergeführt und beinhaltet unter anderem die Kapitalmarktsituation, aber auch die wirtschaftliche Situation des Unternehmens.

40. Durch welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2009 die Rechte des Bundes bei der Initiierung und Umsetzung von Eisenbahninfrastrukturprojekten gestärkt (vgl. KoaV, S. 37)?

41. Wie lang waren die Planungsvorläufe bei der DB AG vor 2009, und wie hat sich die Länge seit 2009 entwickelt (vgl. KoaV, S. 37)?

42. Wann wird die Bundesregierung beim Bau von Eisenbahninfrastrukturprojekten Planungskostenbudgets und eine flexiblere Handhabung von Planungskostenerstattungen gewährleisten, und warum hat die Bundesregierung seit 2009 dieses Vorhaben noch nicht umgesetzt (vgl. KoaV, S. 38)?

Die Fragen 40 bis 42 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS hat die Dornier Consulting GmbH in Zusammenarbeit mit der TU Dresden beauftragt, ein Gutachten zur Überprüfung und Neuregelung der Planungskostenfinanzierung zu erstellen. Die Bundesregierung wird sich im Lichte der Ergebnisse des vorliegenden Gutachtens zur künftigen Ausgestaltung der Planungskostenerstattung positionieren.

43. Wann wird die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag vorgesehene Kappung der Gewinnabführungsverträge zwischen der Holding und den Infrastruktursparten der DB AG umsetzen, und warum hat die Bundesregierung seit 2009 noch kein Ergebnis ihrer Prüfungen vorgelegt (vgl. KoaV, S. 38)?

44. Wie hat die Bundesregierung bei der DB AG gemäß dem Koalitionsvertrag Doppelmandate bei der Holding und den Infrastrukturgesellschaften ausgeschlossen, und wenn nicht, warum (vgl. KoaV, S. 38)?

Die Fragen 43 und 44 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS hat die Punkte wie im Koalitionsvertrag vorgesehen geprüft. Die Ergebnisse müssen innerhalb der Bundesregierung noch abgestimmt werden.

45. Wird die Bundesregierung bei der Regulierung der Trassen- und Stationspreise im Schienenverkehr in Deutschland eine Anreizregulierung einführen, und wenn ja, wann wird das erfolgen (vgl. KoaV, S. 38)?

Eine Novellierung des Eisenbahnregulierungsrechts wird zurzeit vorbereitet. Insbesondere die Regulierung von Entgelten wird grundlegend überarbeitet.

46. Welche Instrumente hat die Bundesregierung seit 2009 entwickelt und umgesetzt, damit der Bund und die Länder einen vertiefenden Einblick in die Umsetzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Schienenverkehr bekommen (vgl. KoaV, S. 38)?

Die Schaffung der geeigneten Instrumente zur Ermöglichung eines vertieften Einblickes in die Umsetzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) steht im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der LuFV. Die Bundesregierung beobachtet derzeit noch, ob mit der LuFV als einem völlig neuen Finanzierungsinstrument die mit ihr verfolgten Ziele erreicht werden. Die mit dieser ersten, bis 2013 geltenden LuFV gemachten Erfahrungen wer-

den, insbesondere hinsichtlich der mit ihr angestrebten verbesserten Transparenz der Netzqualität, in einer möglichen Folgevereinbarung berücksichtigt.

47. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 noch keine rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur für die Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsnetz geschaffen, und wann soll das Ziel des Koalitionsvertrags umgesetzt werden (vgl. KoaV, S. 38)?

Eingedenk der aktuellen Rechtslage und des speziellen Förderzieles, das sich aus dem Koalitionsvertrag ergibt, handelt es sich für die Bundesregierung um eine sehr umfassende Aufgabe. Zum jetzigen Zeitpunkt können daher noch keine Einzelheiten über die Förderung von nichtbundeseigenen Eisenbahnen mitgeteilt werden.

48. Warum hat die Bundesregierung nach zwei Jahren Prüfungszeitraum noch kein Ergebnis der Überprüfung der Vorschläge für die Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr vorgelegt?

    Auf welche Art und Weise wurden bisher die Bundesländer in den Prüfprozess eingebunden (vgl. KoaV, S. 38)?

Am 13. September 2011 hat die konstituierende Sitzung des Lenkungskreises für die Prüfung der Vorschläge zum Deutschland-Takt stattgefunden. Hierbei waren Vertreter der vom Arbeitskreis Bahnpolitik benannten Länder Brandenburg, Baden-Württemberg, Hessen und Nordrhein-Westfalen beteiligt.

49. Auf welche Art und Weise sind die Bundesländer seit 2009 durch die Bundesregierung in die „Initiative Luftverkehr" eingebunden worden (vgl. KoaV, S. 38)?

Die Initiative Luftverkehr wurde im Sommer 2003 gegründet. Initiatoren waren Lufthansa, Fraport, der Flughafen München und die Deutsche Flugsicherung. Vertreter der Ministerien der Länder mit relevanten internationalen Drehkreuzen nehmen an den Sitzungen des Initiativkreises teil (Bayern, Hessen, Brandenburg und Nordrhein-Westfalen). An der letzten Sitzung am 5. Mai 2010 haben Vertreter der genannten Länder sowie ein Vertreter Hamburgs teilgenommen.

50. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 keine gesetzliche Initiative zur Präzisierung des Luftverkehrsgesetzes mit dem Ziel, international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherzustellen, vorgelegt, und wann plant die Bundesregierung den entsprechenden Auftrag des Koalitionsvertrags umzusetzen (vgl. KoaV, S. 38)?

Im Koalitionsvertrag ist eine Gesetzesinitiative zur „Sicherstellung international wettbewerbsfähiger Betriebszeiten an deutschen Flughäfen" vorgesehen. Zugleich ist eine „gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen" sicherzustellen. In Anbetracht des derzeit beim Bundesverwaltungsgericht anhängigen Revisionsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main ist eine entsprechende Initiative vom BMVBS zurückgestellt worden. Gegenstand des Verfahrens ist insbesondere die Regelung der Nachtflüge am Flughafen Frankfurt/Main. Von der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts werden wichtige Erkenntnisse erwartet, die in

jedem Fall Berücksichtigung finden müssen. Erst nach sorgfältiger Prüfung und Auswertung des ausstehenden Urteils des Bundesverwaltungsgerichts kann entschieden werden, ob und in welcher Form das Ziel des Koalitionsvertrages weiterverfolgt und umgesetzt werden kann.

51. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 im Sinne des Koalitionsvertrags noch keine Änderung des § 65 Absatz 3 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) vorgenommen, um Verbesserungen für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) zu erreichen (vgl. KoaV, S. 38)?

Der Koalitionsvertrag sieht vor, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) zu stärken, insbesondere durch eine Befreiung von den Restriktionen des § 65 Absatz 3 der Bundeshaushaltsordnung (BHO). Eine Möglichkeit hierzu könnte das sogenannte vereinfachte haushaltsrechtliche Genehmigungsverfahren nach § 65 Absatz 4 BHO bieten. Über die Anwendung dieser Vorschrift auf diesen Fall ist noch nicht entschieden.

52. Warum hat die Bundesregierung nach einem Prüfzeitraum von zwei Jahren noch kein Ergebnis hinsichtlich einer Kapitalprivatisierung der DFS vorgelegt (vgl. KoaV, S. 38)?

53. Wann plant die Bundesregierung eine Kapitalprivatisierung der DFS (vgl. KoaV, S. 38)?

Die Fragen 52 und 53 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Koalitionsvertrag enthält neben der Prüfung der Kapitalprivatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) weitere die Flugsicherung betreffende Themen: Die Umsetzung des Projektes „Funktionaler Luftraumblock Europe Central“ (FABEC) sowie des dazu übergeordneten Vorhabens „Einheitlicher Europäischer Luftraum“ haben für die Bundesregierung derzeit Priorität. In diesem Zusammenhang ist deutlich geworden, dass eine Kapitalprivatisierung der Flugsicherungsdienste auf spürbare Vorbehalte der europäischen Partnerstaaten im FABEC stoßen würde.

54. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass der Emissionshandel im Luftverkehr zum 1. Januar 2012 in der Europäischen Union wettbewerbsneutral eingeführt wird (vgl. KoaV, S. 38 und 39)?

Die Richtlinienänderung zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel (2008/101/EG) und die überarbeitete europäische Emissionshandelsrichtlinie (2003/87/EG) vom 5. Juni 2009 legen die wettbewerbsneutrale Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ab 1. Januar 2012 fest: die Emissionen aller Flüge von, nach und zwischen EU-Flughäfen werden erfasst – unabhängig von der Herkunft der Fluggesellschaften. Deutschland hat die Richtlinie durch das Treibhausgasemissionshandelsgesetz (TEHG), das am 28. Juli 2011 in Kraft getreten ist, in nationales Recht umgesetzt. Der Vollzug durch die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) läuft bereits; damit sind alle Voraussetzungen für einen reibungslosen Start des Emissionshandels im Luftverkehr in Deutschland gegeben.

55. Werden alle in der Europäischen Union startenden und landenden Flugzeuge aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union und von Drittstaaten zwingend in den Emissionshandel ab dem 1. Januar 2012 einbezogen?

Grundsätzlich werden die Emissionen aller in der EU startenden und landenden Flugzeuge in den EU-Emissionshandel einbezogen. Für einige Flugverkehrstätigkeiten (Rettungs- und Forschungsflüge) sowie für Kleinflugzeuge und für Fluggesellschaften mit sehr geringen Flügen in die EU sieht die Richtlinie in Anhang I Ausnahmen vor.

Alle Fluggesellschaften aus der EU und aus Drittstaaten mit einbezogenen Flügen sind verpflichtet, jährliche Emissionsberichte und erstmalig zum Abgabetermin 30. April 2013 Emissionsberechtigungen im Umfang ihrer im Jahr 2012 verursachten Emissionen bei der zuständigen Behörde ihres Verwaltungsmitgliedstaates abzugeben. Im Falle von Verstößen sieht die Emissionshandelsrichtlinie Sanktionen vor.

56. Warum hat die Bundesregierung das Ziel des Koalitionsvertrags, „Die zuletzt verstärkte Berücksichtigung der Bundeswasserstraßen bei der Verteilung von Investitionsmitteln werden wir fortsetzen.“ nicht umgesetzt und die Mittel für den Ausbau und Erhalt von Bundeswasserstraßen im Vergleich zum Jahr 2009 gesenkt (vgl. KoaV, S. 39)?

In den Jahren 2009 bis 2011 wurden im Rahmen der beiden Konjunkturprogramme zusätzliche Investitionsmittel in Höhe von insgesamt 788 Mio. Euro (438 Mio. Euro – KP1 – und 350 Mio. Euro – KP2) für die Bundeswasserstraßen bereitgestellt. Auch ohne diese temporären Konjunkturprogramme wurde die Investitionslinie für die Bundeswasserstraßen mit rd. 880 Mio. Euro/Jahr nicht gesenkt, sondern auf dem Niveau von 2009 verstetigt.

57. Wann wird die Bundesregierung ein Gesetz zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorlegen (vgl. KoaV, S. 39)?

Zurzeit wird die Aufgabenerledigung durch die Behörden der WSV aufgabenkritisch auf der Grundlage des Beschlusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 26. Mai 2011 untersucht. Für die daraus sich ggf. ergebenden Anpassungen der Aufgaben-, Personal- und Aufbaustruktur allein wäre eine gesetzliche Regelung nicht erforderlich. Ob für die Umsetzung einzelner Prüfaufträge des Beschlusses des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vom 6. Juli 2011 ggf. Änderungen bestehender gesetzlicher Regelungen erforderlich wären, wird zurzeit ebenfalls geprüft.

58. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 keinen neuen weiterentwickelten Nationalen Radverkehrsplan vorgelegt (vgl. KoaV, S. 39)?

Der derzeit gültige Nationale Radverkehrsplan (NRVP) läuft Ende 2012 aus. Bereits Anfang 2011 wurde mit einem breit angelegten und transparenten Prozess zur Weiterentwicklung des NRVP begonnen. In diesen Prozess sind die Beteiligten (Länder, Kommunen, Verbände, Wissenschaften, gesellschaftliche Gruppen etc.) aktiv eingebunden. Geplant ist eine Verabschiedung des neuen NRVP durch das Bundeskabinett rechtzeitig vor Auslaufen des NRVP.

59. Wie will die Bundesregierung dem Ziel des Koalitionsvertrags, innovative Biokraftstoffe zu fördern, angesichts des Desasters bei der Einführung des Biokraftstoffes E10 weiter umsetzen (vgl. KoaV, S. 39)?

Erneuerbare Energien werden auch langfristig im Verkehrsbereich eine wichtige Rolle spielen. Neben Biokraftstoffen gilt dies auch für Strom aus erneuerbaren Energiequellen für Elektrofahrzeuge. Die Bundesregierung begrüßt und unterstützt daher die Nutzung von Biokraftstoffen, knüpft ihre Verwendung aber an die Einhaltung ökologischer Nachhaltigkeitskriterien. Eine nachhaltige Produktion, allgemein gültige Standards und Zertifizierungsprozesse sind wichtig, nicht zuletzt auch für die öffentliche Akzeptanz. Darüber hinaus fördert die Bundesregierung Forschungsprojekte zur Herstellung von innovativen Biokraftstoffen, die neben einem höheren Klimaschutzbeitrag beispielsweise auch vielfach über eine bessere Motorenverträglichkeit verfügen. Die künftige Nutzung von Biokraftstoffen im Verkehrsbereich ist auch Gegenstand der in Arbeit befindlichen „Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie“ der Bundesregierung.

60. Wann wird die Bundesregierung, wie bereits mehrfach angekündigt, das erfolgreiche Nationale Verkehrssicherheitsprogramm aus dem Jahr 2002 fortentwickeln (vgl. KoaV, S. 40)?

Das BMVBS hat ein neues nationales Verkehrssicherheitsprogramm 2011 (VSP) erarbeitet und mit allen für die Straßenverkehrssicherheitsarbeit in Deutschland relevanten Akteuren (Bundesländer, DVR, DVW, ADAC, TÜV, VDA etc.) abgestimmt. Seine Veröffentlichung wird zeitnah erfolgen.

61. Wann wird die Bundesregierung die rechtlichen Voraussetzungen für den Aufbau eines umfassenden Netzes von Ladestationen für Elektromobile vorlegen, und warum ist das seit 2009 noch nicht erfolgt (vgl. KoaV, S. 40)?

Die Bundesregierung hat im Regierungsprogramm Elektromobilität die für die Einrichtung einer Ladeinfrastruktur relevanten Regelungen im Straßen-, Bau-, Energie- und Umweltrecht bereits identifiziert bzw. zum Teil schon angepasst. Sie kann allerdings nur rechtliche Rahmenbedingungen schaffen. Der Aufbau der nichtöffentlichen wie der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist vielmehr grundsätzlich Aufgabe der Privatwirtschaft.

Die Nationale Plattform Elektromobilität hat festgestellt, dass bis 2020 die Mehrzahl der Ladevorgänge zu Hause und am Arbeitsplatz erfolgen wird, so dass der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur gering ist.

Im Rahmen der Schaufensterprojekte und in den Modellregionen und -projekten wurden und werden verschiedene Modelle zum Betrieb der Ladeinfrastruktur erprobt. Darauf aufbauend wird die Bundesregierung prüfen, welche Regelungen tatsächlich notwendig sein werden, um eine bedarfsgerechte, kunden- und wettbewerbsfreundliche, diskriminierungs- und barrierefreie öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur aufzubauen.

62. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 keinen gesetzlichen Vorschlag für die vom Koalitionsvertrag geforderte bundesweite Vereinheitlichung von Ausnahmeregelungen bei der Feinstaubplakettenverordnung vorgelegt, und wann wird sie einen entsprechenden Vorschlag unterbreiten (vgl. KoaV, S. 40)?

Die Bundesregierung hat im vergangenen Jahr gemeinsam mit den Umweltministerien der Länder einen Abstimmungsprozess zur bundesweiten Vereinheitlichung der Ausnahmeregelungen von Verkehrsverboten in Umweltzonen eingeleitet. Der Abstimmungsprozess ist noch nicht abgeschlossen.

63. Warum ist der sogenannte Schienenbonus seit 2009 noch nicht – auch nicht schrittweise – reduziert worden?

Die Koalitionsvereinbarung sieht vor, den Schienenbonus schrittweise zu reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Die Bundesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, differenzierte Aspekte der Lärmcharakteristik der konkreten schutzbedürftigen Situation und der Wirkung auf den Menschen zu betrachten und innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Das BMVBS erarbeitet derzeit den Entwurf einer Änderungsverordnung zur 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV).

64. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 fast zwei Jahre gebraucht, um mit der DB AG eine Vereinbarung auszuhandeln, die ein lärmabhängiges Trassenpreissystem vorsieht (vgl. KoaV, S. 40)?

Die Bundesregierung hat mit Amtsantritt im Oktober 2009 keine Vorbereitung für ein lärmabhängiges Trassenpreissystem vorgefunden. Nach einem Meinungsbildungsprozess mit dem Eisenbahnsektor konnte im Juli 2011 eine Eckpunktevereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer und dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Dr. Rüdiger Grube, abgeschlossen werden. Die derzeit in der öffentlichen Auslage befindlichen Schienennutzungsbedingungen der DB Netz AG nehmen den Einführungstermin 9. Dezember 2012 für ein lärmabhängiges Trassenpreissystem als Zielmarke auf.

65. In welcher Höhe hat die Bundesregierung seit 2009 die Mittel für das Lärmsanierungsprogramm Schiene erhöht, und wenn keine Erhöhung erfolgte, warum nicht?

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes stehen auf haushaltsrechtlicher Grundlage jährlich bis zu 100 Mio. Euro zur Verfügung. Die eingestellten Mittel konnten mit steigender Tendenz für Lärmsanierungsmaßnahmen abgerufen werden. Manche Projekte konnten wegen der erforderlichen Planungsvorläufe im jeweiligen Haushaltsjahr nicht abgeschlossen werden.

In anderen Fällen war das erforderliche Planungsrecht nicht verfügbar. Der auch im Haushaltsjahr 2012 vorgesehene Mittelansatz von bis zu 100 Mio. Euro wurde im Jahr 2010 erstmals vollständig ausgeschöpft.

66. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 noch keine Entscheidung über eine weitere Entbürokratisierung der Fahrzeugzulassung getroffen und über eine Neuregelung im Sinne eines Online-Zulassungsverfahrens entschieden (vgl. KoaV, S. 40)?

Entsprechend der im Koalitionsvertrag niedergelegten Vorgehensweise sind die im Zusammenhang mit der weiteren Entbürokratisierung des Zulassungsverfahrens in Angriff genommenen Pilotverfahren evaluiert worden. Ein Bericht des Statistischen Bundesamtes dazu ist ausgearbeitet. Der Verkehrsministerkonferenz wurde in ihrer Sitzung am 5./6. Oktober 2011 dazu berichtet. Die Verkehrsministerkonferenz hat dies zur Kenntnis genommen. Der Bericht des Statistischen Bundesamtes wird demnächst veröffentlicht und ist eine Hilfestellung für die Behörden der Länder, ihre Verfahren noch weiter zu optimieren. Inwieweit sich daraus gesetzgeberischer Handlungsbedarf ergibt, wird im Zuge der weiteren Erörterungen mit den Ländern beraten.

67. Warum hat die Bundesregierung trotz einer bereits im Jahr 2009 gestarteten Initiative des damaligen sozialdemokratischen Bundesverkehrsministers Wolfgang Tiefensee zur Vereinfachung des Punktesystems beim Bundeszentralregister in Flensburg nach zwei Jahren noch keine entsprechende Gesetzesinitiative vorgelegt (vgl. KoaV, S. 41)?

Zum Ende der letzten Legislaturperiode lag für eine Reform des Verkehrszentralregisters (VZR) ein tragfähiges inhaltliches Konzept nicht vor. In der neuen Legislaturperiode wurde deshalb eine Arbeitsgruppe gegründet, deren Aufgabe es ist, inhaltliche Vorschläge für die Reform zu erarbeiten. Die Arbeitsgruppe hat die seit 2005 auf Fachebene, in Publikationen und Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages vorgetragenen Überlegungen sowie statistische Erkenntnisse zum VZR analysiert. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Empfehlungen teilweise durch die Rechtsprechung bereits überholt sind und es sich bei der Neureglung um ein komplexes Vorhaben handelt, bei dem die Auswirkungen sorgfältig bedacht werden müssen. Auf dieser Grundlage werden nun die Eckpunkte der Reform festgelegt. Als erster Schritt zur größeren Transparenz wurde bereits zum 1. Mai 2011 das Antrags-Auskunfts-Verfahren aus dem VZR für die Bürgerinnen und Bürger vereinfacht.

68. Warum hat die Bundesregierung nicht den geltenden Koalitionsvertrag, der festlegt, dass „die Städtebauförderung (…) auf bisherigen Niveau“ fortgeführt wird, eingehalten und seit 2009 die Fördermittel kontinuierlich zusammengestrichen (vgl. KoaV, S. 41)?

Der Bund hatte zur Überwindung der schwerwiegenden Folgen der Finanzkrise durch massive Ausweitung der Neuverschuldung auch die Bundesmittel im Bereich des Städtebaus erhöht, zum Beispiel im Rahmen des Konjunkturpakets I für das Programm Investitionspakt Bund-Länder-Gemeinden bzw. für die Programme Stadtumbau Ost und Stadtumbau West. Die Städte und Gemeinden profitieren auch in den nächsten Jahren noch erheblich von diesen Verstärkungen, da diese in fünf Jahresscheiben bis 2014/2015 ausfinanziert werden. Zudem konnten auch Bundesmittel des Konjunkturpakets II (Programm Zukunftsinvestitionen) im Bereich des Städtebaus eingesetzt werden.

Die schrittweise Rückführung des strukturellen Defizits stellt jedoch angesichts der neuen verfassungsrechtlichen Verschuldungsregeln eine primäre Aufgabe in der Haushaltspolitik dar. Hierzu hatten sich die Mitglieder des Deutschen Bundestages 2009 bei der Verankerung der neuen Schuldenbremse in das Grundgesetz ausgesprochen. Dazu muss auch die Städtebauförderung einen

Beitrag leisten. Der von der Bundesregierung vorgeschlagene Haushaltsentwurf für das Jahr 2012 umfasst dennoch 410 Mio. Euro Programmmittel für die Städtebauförderung. Zudem ist für die Stadtentwicklung das neue KfW-Programm „Energetische Stadtsanierung“ relevant, für das nach dem gegenwärtigen Planungsstand im Wirtschaftsplan des Sondervermögens „Energie- und Klimafonds“ im Jahr 2012 Programmmittel in Höhe von 92 Mio. Euro vorgesehen sind.

69. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 keine Neuregelung der sogenannten Altschuldenhilfe für ostdeutsche Wohnungsunternehmen vorgelegt, obwohl der Koalitionsvertrag eine Lösung einfordert und eine von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Studie ebenfalls Handlungsbedarf sieht (vgl. KoaV, S. 41)?

Die Altschuldenhilfe auf der Grundlage der Härtefallregelung nach § 6a des Altschuldenhilfe-Gesetzes flankiert den Stadtumbau Ost mit einem Finanzvolumen von insgesamt 1,1 Mrd. Euro Programmmitteln von 2001 bis 2013 wirkungsvoll. Dieser Erfolg soll laut Koalitionsvertrag nicht durch ungelöste Altschuldenprobleme einzelner Wohnungsunternehmen beim Abriss von Wohnungsleerstand gefährdet werden.

Die Notwendigkeit einer Anschlussregelung für weitere erforderliche Abrisse von 200 000 bis 250 000 Wohnungen im Rahmen des Stadtumbaus Ost wurde durch ein wissenschaftliches Gutachten geprüft. Der Gutachter hält eine Anschlussregelung nicht für zwingend erforderlich, da sich die wirtschaftliche Situation der Wohnungsunternehmen grundlegend verbessert hat und Abrisse bei Subventionierung der Abrisskosten rentierlich sind. Er schlägt allerdings zur Unterstützung des Stadtumbaus vor, die Altschuldenhilfe mit der Sanierung von Altbauten in den Innenstädten zu verbinden.

Angesichts der Haushaltskonsolidierungsvorgaben sieht die Bundesregierung gegenwärtig die Priorität bei der Finanzierung der Städtebauförderung.

Das BMVBS wird die Leerstandsentwicklung und die Situation der Wohnungsunternehmen kontinuierlich beobachten. Es beabsichtigt im Jahr 2012 im Rahmen der ohnehin vorgesehenen Berichterstattung vor dem Deutschen Bundestag zum Stadtumbau Ost, auch unter Mitwirkung der betreffenden Länder, das Thema Altschuldenhilfe erneut zu prüfen.

70. Was sind die Eckpunkte des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeiteten Außenwirtschaftskonzepts, und an welchen Punkten überschneidet sich das Konzept mit den Aktivitäten des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung?

Deutschlands Expertise ist weltweit gefragt, steht jedoch im globalen Wettbewerb. Die Exportinteressen der Verkehrs- und Bauwirtschaft in diesen Bereichen weltweit zu unterstützen und zu begleiten ist Kern des Außenwirtschaftskonzeptes des BMVBS. Auch soll für Investitionen in Deutschland geworben werden.

Die deutsche Wirtschaft verfügt im Bereich Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über reichhaltige Angebote zur Überwindung der Defizite insbesondere aufstrebender Partnerländer bei Infrastruktur und Wachstum, dazu zählen: Innovative Verkehrstechnologien wie Elektromobilität, alternative Kraftstoffe und Antriebe, satellitengestützte Lkw-Mauterhebung, Telematik, Planung, Bau und

Betrieb im Bereich Rad-Schiene-Technik, Bauingenieur- und Architektendienstleistungen, Energieeffizientes Bauen, Dienstleistungen in den Bereichen Organisation, Administration, Management, Rechtsetzung, Normierung sowie Logistikdienstleistungen.

Zielländer der BMVBS-Außenwirtschaftsstrategie sind insbesondere die aufstrebenden Volkswirtschaften bzw. Regionen China, Brasilien, Indien, Südostasien und Golfstaaten.

Ihre Umsetzung erfolgt in ständiger Abstimmung mit anderen sich im Bereich Außenwirtschaft engagierenden Ressorts, insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, um im Sinne des Koalitionsvertrags als Bundesregierung noch schlagkräftiger außenwirtschaftliche Interessen zu verfolgen.

71. Was hat die Bundesregierung unternommen, um durch Stärkung der Innenentwicklung der Städte die Inanspruchnahme neuer Flächen für Verkehrs- und Siedlungszwecke zu reduzieren (vgl. KoaV, S. 42)?

Eine der wichtigsten Maßnahmen der Bundesregierung zur Stärkung der Innenentwicklung ist die dahingehende konsequente Weiterentwicklung des Baurechts. Der zweite Teil der Bauplanungsrechtsnovelle wird sich schwerpunktmäßig mit der Stärkung der Innenentwicklung befassen. Der entsprechende Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden befindet sich derzeit in der Ressortabstimmung.

Als neues Projekt zur Stärkung der Innenentwicklung hat das BMVBS im Zeitraum von Oktober 2010 bis Juni 2011 einen bundesweiten öffentlichen Beteiligungsprozess zur Erarbeitung eines „Weißbuchs Innenstadt“ durchgeführt.

72. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um innerstädtische Grundstücke des Bundes und bundeseigener Unternehmen schneller einer Umnutzung bzw. Veräußerung zuzuführen (vgl. KoaV, S. 42)?

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben als zentraler Veräußerer von Immobilien im Bundesbereich hat ein „Brachflächenkonzept“ entwickelt, auf dessen Grundlage sie die Erstentwicklung/Veräußerung von Bundesgrundstücken in innerstädtischen Lagen operativ verstärken konnte.

73. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die Wohneigentumsquote zu erhöhen, und welche Instrumente zur Vereinfachung der Eigenheimrente wurden dazu eingeführt (vgl. KoaV, S. 42)?

Das BMVBS will im Rahmen einer Initiative gemeinsam mit wohnungswirtschaftlichen Verbänden, Ländern und Kommunen in gemeinsamen Projekten zur Stärkung des Wohneigentums beitragen. Die Initiative wird derzeit inhaltlich entwickelt. Außerdem prüft die Bundesregierung derzeit Möglichkeiten, wie die Eigenheimrente vereinfacht werden kann. Dazu hat das BMVBS in Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen ein Gutachten in Auftrag gegeben. Die Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.

74. Wann ist die Entscheidung der Bundesregierung zu erwarten, ob der Bund den Ländern auch nach dem Jahr 2013 weiterhin zweckgebundene Haushaltsmittel zur Finanzierung von Maßnahmen der Wohnraumförderung zur Verfügung stellt (vgl. KoaV, S. 42)?

Das Grundgesetz bestimmt in Artikel 143 Buchstabe c, dass Bund und Länder bis Ende 2013 überprüfen, in welcher Höhe die Finanzierungsmittel noch angemessen und erforderlich sind. Die Verhandlungen zwischen Bund und Ländern hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

75. Was hat die Bundesregierung unternommen, um Wohnraum alten- und generationsgerecht zu gestalten, und wie ist in diesem Zusammenhang das Auslaufen der Haushaltsmittel für das KfW-Förderprogramm „Altersgerecht Umbauen“ zu bewerten (vgl. KoaV, S. 73)?

Im Rahmen des Konjunkturpaketes I hat die Bundesregierung mit dem KfW-Programm „Altersgerecht Umbauen“ Investitionsanreize gesetzt und für die Jahre 2009 bis 2011 jeweils rd. 80 bis 100 Mio. Euro Programmmittel für die Zinsverbilligung von Darlehen und für Investitionszuschüsse bereitgestellt. Das Programm ist bis Ende 2011 befristet.

Die Schaffung von altersgerechtem und/oder barrierefreiem Wohnraum wird im Übrigen auch im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung gefördert. Die entsprechende Zuständigkeit ist im Rahmen der Föderalismusreform I auf die Länder übergegangen, die je nach Bedarf und Differenzierung der Wohnungsmärkte ihre Schwerpunkte setzen können. Als Ausgleich für den Wegfall der bis dahin gewährten Bundesfinanzhilfen erhalten die Länder seit 2007 bis vorerst 2013 Kompensationsmittel in Höhe von jährlich 518,2 Mio. Euro.

76. Wie will die Bundesregierung die derzeitige Sanierungsquote im Gebäudebestand erhöhen, um die deutschen Klimaschutzziele zu erfüllen (vgl. KoaV, S. 28)?

Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Eckpunkte Energieeffizienz – Förderung der energetischen Gebäudesanierung“ (Bundestagsdrucksache 17/6791, Frage 3) wird verwiesen.

77. Wie ist in diesem Zusammenhang zu bewerten, dass die für 2012 geplanten Finanzmittel für das CO_2-Gebäudesanierungsprogramm unter dem Niveau der letzten Jahre liegen soll (vgl. KoaV, S. 28)?

Mit dem Kabinettsbeschluss vom 6. Juni 2011 zur Umsetzung der Energiewende „Eckpunkte Energieeffizienz“ setzt die Bundesregierung in erheblichem Umfang finanzielle Anreize zur Beschleunigung der Investitionen in die energetische Gebäudesanierung. Für die Jahre 2012 bis 2014 stehen zur Finanzierung des CO_2-Gebäudesanierungsprogramms jährlich 1,5 Mrd. Euro, insgesamt 4,5 Mrd. Euro Programmmittel über den Energie- und Klimafonds zur Verfügung. Demgegenüber standen in dem Zeitraum von 2009 bis 2011 insgesamt 4,3 Mrd. Euro bereit.

Zur weiteren Beschleunigung der Sanierungsrate hat die Bundesregierung einen Gesetzentwurf über steuerliche Anreize für die energetische Sanierung von Wohngebäuden eingebracht. Der Bundesrat hat dem Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 8. Juli 2011 nicht zugestimmt. Die Bundesregierung prüft derzeit, wie sie in dieser Angelegenheit weiter vorgeht.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333